Helsingin Sanomat

20. 4. 1961

Helsingin metro

Helsingin kaupungin metrotoimisto ja -toimikunta tekevät ilmeisesti perusteellista työtä. Onhan toimikunta käyttänyt vuosina 1956—60 tutkimuksiinsa ja muihin menoihin pitkälti toistasataa miljoonaa markkaa. Kaikesta päätellen pääkaupungin maan alla ja päälläkin toimiva metrojärjestelmä, kun se aikanaan lopullisesti valmistuu, on kokonaissuunnittelultaan erittäin hieno ja täydellinen. Eri asia sitten on, kuinka kalliiksi sen toteuttaminen muodostuu ja onko rakentaminen lainkaan mahdollista ilman verotuksen tuntuvaa tiukentamista. Kaupungin metron suunnittelijat esittelivät äskettäin viimeisimpiä aikaansaannoksiaan täydentäen siten omalta osaltaan akateemikko Alvar Aallon keskustasuunnitelmaa. Tässä tilaisuudessa ei tarkemmin puututtu metron kustannusarvioon. Arveltiin vain sen nousevan muutamiin kymmeniin miljardeihin. Tässä yhteydessä lienee paikallaan mainita, että Tukholman maanalaisen rakentaminen oli jo vuosi sitten niellyt yli puoli miljardia kruunua ja että työn päätökseen saattamiseksi nykyisten piirustusten pohjalla tarvittaneen vielä lähes toinen mokoma lisää. Kaiken kaikkiaan Tukholman maanalainen valmistuttuaan on Suomen rahassa maksanut noin seitsemänkymmentä miljardia markkaa. Tämä omalta osaltaan osoittaa, minkälaisista summista on kysymys metroa rakennettaessa.

Paljon helpotettaisiin jo Helsingin keskustan liikennepulmia, jos vain esimerkiksi raitiotieliikenne ahtaimmissa paikoissa sijoitettaisiin maan alle. Tämä koskenee lähinnä Mannerheimintietä Kansallismuseon ja Erottajan välisellä alueella, Aleksanterinkatua, Rautatientoria ja Kaisaniemenkatua. Myös olisi paikallaan suunnitella vilkkaasti liikennöidyille kaduille jalankulkijoita varten tunneleita. Ne eivät vain edistäisi liikenneturvallisuutta, vaan nopeuttaisivat myös moottoriajoneuvoliikennettä ja estäisivät hidastavien "pullonkaulojen" syntymisen. Metrotoimikunnan keskustaa koskeva ja maan alle rakennettavaksi suunniteltu metroverkosto sen sijaan vaikuttaa kovin monimutkaiselta. Aivan oikein onkin jo julkisuudessa ehditty huomauttaa, ettei metron tarkoituksena saa olla jonkinlainen "ovelta ovelle" palvelun muoto, vaan sen on pystyttävä ennen kaikkea nopeasti viemään ihmiset paikallisesti katsoen pitkienkin matkojen päähän.

Helsingin metron käyttökustannukset tulisivat ilmeisesti myös olemaan sen tuottamia tuloja huomattavasti suuremmat. Keskustan sijainnin vuoksi maanalaisjunat olisivat täynnä vain aamun ja iltapäivän ruuhka-aikana. Kaupungin halkiliikenne voisi tapahtua näet vain länsi—itä-suunnassa, kun pohjoisalueelta tulevien junien pääteasemat sen sijaan olisivat keskustassa, eikä ympyrälinjoja maan alle kannattaisi rakentaa.

Tietenkin on hyvä, että Helsingin liikennepulmien selvittämiseksi tehdään kaikki voitava ja että kaupungin kasvaessa joukkokuljetukset pyritään tekemään mahdollisimman nopeiksi ja käytännöllisiksi. Kuitenkin on syytä toivoa, että ainakin metroa suunniteltaessa edettäisiin varovaisesti. On näet syytä muistaa, miten tekniikan nopeasti kehittyessä suunnitelmat ja ratkaisut, jotka nyt tehdään, voivat jo kymmenen vuoden perästä olla vanhoja. Lontoossa esimerkiksi ei ole vuosikausiin ryhdytty laajentamaan maanalaisen verkostoa, koska ei olla päästy varmuuteen, onko metro enää nykyaikana sittenkään paras mahdollinen liikenneratkaisu. Helsingin kaupunginvaltuutettujen olisi jo ajoissa syytä perehtyä tähän tärkeään kysymykseen, jottei aikanaan asiassa tehtäisi hätiköityjä ja veronmaksajia liiaksi rasittavia päätöksiä.